

TABLE DES MATIERES

	Page
INTRODUCTION	6
I. Cadrage macro-économique	7
<i>1. Des économies de rente</i>	<i>7</i>
<i>2. Le poids des dettes</i>	<i>8</i>
<i>3. Les infrastructures de transport</i>	<i>8</i>
II. Un éclairage micro-économique	9
<i>1. Des structures sociales qui perdurent</i>	<i>9</i>
<i>2. Une conception du fait économique</i>	<i>9</i>
III. Le secteur des transports	9
<i>1. Le camionnage : un secteur en prise avec les difficultés économiques</i>	<i>10</i>
<i>2. Un élément-clé : l'état des véhicules</i>	<i>10</i>
IV. L'entretien-réparation au coeur des problèmes de camionnage	11
PREMIERE PARTIE : CONTEXTE DE LA RECHERCHE	13
I. L'entretien-réparation : un thème peu abordé	14
<i>1. Recherche d'informations</i>	<i>14</i>
1.1. Le thème de l'entretien-réparation des poids lourds	15
1.2. Elargissement de la recherche de données	15

2. <i>Analyses en termes de coûts</i>	16
2.1. Des prix et des coûts de camionnage élevés	16
2.2. Un poste important : l'entretien-réparation	22
2.3. Calcul du coût de l'entretien-réparation	24
2.3.1. L'exemple des Caraïbes	24
2.3.2. Comparaison de résultats	25
3. <i>Analyses organisationnelles</i>	25
3.1. Un élément essentiel du système de transport	26
3.2. La maintenance industrielle	28
3.2.1. Définition	28
3.2.2. Apport à l'analyse de l'entretien-réparation des poids lourds	29
3.3. Apport des analyses sur les transports collectifs urbains	29
3.4. Ratios	31
4. <i>Le poids lourd : un outil importé</i>	32
4.1. Le poids lourd : un transfert de technologie	32
4.1.1. Quelques éléments théoriques	33
4.1.2. L'appropriation de la technique automobile par les pays africains	34
4.2. Le poids lourd : une technologie adaptée ?	35
5. <i>Conclusion de l'analyse bibliographique</i>	37
II. Problématique et méthodologie	37
1. <i>Les questions posées à la recherche</i>	37
1.1. Enjeux	37
1.1.1. Enjeux micro-économiques	37
1.1.2. Enjeux macro-économiques	38
1.1.3. Problématique	40
1.2. Les hypothèses de recherche	41
1.3. Définition des concepts	43
1.4. Conclusion	45
2. <i>Organisation de la recherche</i>	45
2.1. Délimitation spatiale du champ de recherche	45
2.1.1. Détermination des critères	45
2.1.2. Choix des pays	47
2.2. Organisation du recueil de données	50
2.2.1. Données recueillies	50
2.2.2. Méthodes de recueil des données	51
2.2.3. Acteurs contactés	51
2.3. Enquêtes	53
2.3.1. Gestion des enquêtes	53
2.3.2. Localisation des enquêtes	53
2.3.3. Thèmes abordés	54
2.4. Conclusion de l'organisation de la recherche	56

DEUXIEME PARTIE : OFFRE ET DEMANDE D'ENTRETIEN-REPARATION 57

I. Présentation des pays	58
1. <i>Des caractéristiques géographiques diversifiées</i>	58
1.1. Le Burkina Faso	58
1.2. La Côte d'Ivoire	59
1.3. Le Niger	62
2. <i>Le poids des villes capitales</i>	62
3. <i>Infrastructures et matériel de transport</i>	67
3.1. Infrastructures routières	67
3.2. Axes de transit	67
3.3. Le parc automobile	69
3.4. La construction automobile	70
4. <i>Situation politique et économique</i>	71
4.1. Données générales	71
4.1.1. Burkina Faso	72
4.1.2. Côte d'Ivoire	73
4.1.3. Niger	74
4.2. Le transport face à la crise	75
4.2.1. La situation du secteur des transports	75
4.2.2. Les conséquences sur l'entretien-réparation	76
4.2.3. Une flotte vieillissante	76
4.2.4. Les concessionnaires	77
II. Les acteurs	78
1. <i>Le secteur du camionnage</i>	78
1.1. La législation	78
1.1.1. Organisation du secteur	78
1.1.2. Réglementations techniques	79
1.1.3. Respect de la réglementation et contrôles routiers	82
1.2. Des entreprises de transport routier aux profils contrastés	82
1.2.1. Les variables significatives	83
1.2.2. Synthèse des résultats	91
1.3. Des attitudes face à l'entretien-réparation différenciées	94
1.4. Financement de l'entretien-réparation	101
1.4.1. La tontine : un mode de financement traditionnel	101
1.4.2. Les autres modes de financement	102
1.5. Conclusion	103
2. <i>Le secteur de l'entretien-réparation</i>	103
2.1. Le cadre institutionnel	103
2.2. Les différents types de garages	104
2.2.1. Approche traditionnelle : une différenciation artisans-structurés	105
2.2.1.1. Les variables significatives	105

2.2.1.2. Synthèse des résultats	111
2.2.2. Approche par rapport à l'entretien-réparation	116
2.3. L'équipement des garages	119
2.3.1. L'outillage	119
2.3.2. Equipement et caractéristiques des garages	120
2.3.2.1. Le type de garage	121
2.3.2.2. La localisation	121
2.3.2.3. L'âge	122
2.3.2.4. La spécialisation	123
2.3.2.5. Le financement	123
2.4. Le niveau d'activité	125
2.5. Conclusion	126
3. <i>Les chauffeurs et apprentis, cause de pannes ou réparateurs ?</i>	126
3.1. Le chauffeur, cause de panne ?	127
3.2. Le chauffeur, un réparateur à part entière	128
3.3. Conclusion	128
III. L'interface offre-demande d'entretien-réparation	128
1. <i>Les artisans transporteurs et les réparateurs</i>	129
1.1. Explication du choix du réparateur	129
1.2. Organisation de la réparation	130
2. <i>Les transporteurs structurés et leur garage pour compte propre</i>	131
2.1. Le choix d'avoir son propre garage	132
2.2. Organisation de l'entretien-réparation	132
2.2.1. L'entretien	132
2.2.2. Les réparations	132
3. <i>Les répercussions de la crise sur les comportements</i>	133
3.1. Les manifestations de la crise	133
3.1.1. Une crise économique	133
3.1.2. Une crise sociale	134
3.2. Les répercussions de la crise sur l'entretien-réparation	134
3.2.1. Des répercussions qualitatives et quantitatives sur la demande d'entretien-réparation	135
3.2.2. Une adaptation diversifiée de l'offre d'entretien-réparation	135
IV. Conclusion	135
TROISIEME PARTIE : PANNES ET PRATIQUES D'ENTRETIEN-REPARATION	137
I. Des pannes discriminatoires ?	139
1. <i>Origine des pannes</i>	139

2. <i>Caractéristiques des panne</i>	141s
3. <i>Type de pannes et catégories de transporteurs</i>	143
4. <i>Type de pannes et pays</i>	144
5. <i>Conclusion</i>	146
II. L’approvisionnement en pièces détachées	
1. <i>Les pièces de rechange</i>	147
2. <i>Le cadre réglementaire</i>	149
2.1. <i>Organisation du commerce des pièces</i>	149
2.2. <i>Réglementation tarifaire</i>	150
2.3. <i>Fiscalité</i>	150
3. <i>Les différentes filières d’approvisionnement</i>	152
3.1. <i>Qu’est-ce qu’une filière d’approvisionnement ?</i>	152
3.2. <i>Les filières suivant le type de pièce</i>	153
3.2.1. <i>La filière des pièces d’origine</i>	154
3.2.2. <i>La filière des pièces parallèles</i>	155
3.2.3. <i>La filière des pièces d’occasion</i>	155
3.2.4. <i>Les réseaux annexes</i>	156
3.2.5. <i>Conclusion</i>	157
4. <i>La disponibilité en pièces détachées</i>	157
4.1. <i>Des importations de moins en moins nombreuses</i>	157
4.2. <i>La disponibilité géographique des pièces</i>	158
4.2.1. <i>La disponibilité en pièces d’Abidjan</i>	159
4.2.2. <i>La disponibilité en pièces à l’intérieur du pays</i>	160
4.2.3. <i>Conclusion</i>	160
5. <i>Variation du prix des pièces détachées</i>	160
5.1. <i>Détermination du prix</i>	161
5.2. <i>Prix et types de pièces</i>	163
5.3. <i>Conclusion sur les prix</i>	165
6. <i>Conclusion</i>	166
6.1. <i>Des prix élevés</i>	166
6.2. <i>Réduire les délais</i>	167
6.3. <i>Des circuits de distribution à améliorer</i>	167
6.4. <i>La qualité : à privilégier</i>	167
III. Gestion de la panne et organisation de la réparation	168
1. <i>Chauffeurs et apprentis : éléments-clés de la réparation</i>	169
1.1. <i>Chauffeurs et apprentis : des réparateurs</i>	169

1.2. Chauffeurs et apprentis : des coordonnateurs	170
<i>2. Le choix du réparateur</i>	<i>171</i>
<i>3. La réparation</i>	<i>172</i>
<i>4. Formation et qualité de la réparation</i>	<i>173</i>
4.1. Les mécaniciens : formation scolaire, formation sur le tas	174
4.1.1. Une formation répandue : la formation sur le tas	174
4.1.2. Les formations scolaires : des formations diplômantes	176
4.1.3. Un système original : les formations duales	177
4.1.4. Des possibilités de formation continue	178
4.2. La formation des garagistes	179
4.3. La formation des chauffeurs	179
4.4. La formation des transporteurs	181
4.5. Conclusion sur les filières de formation	182
<i>5. Conclusion : des gisements de productivité</i>	<i>183</i>
IV. Conclusion sur les pannes et pratiques d'entretien-réparation	183
<i>1. Des facteurs de blocage</i>	<i>184</i>
<i>2. Des facultés d'adaptation à la demande d'entretien-réparation</i>	<i>184</i>
<i>3. S'approprier la technologie du poids lourd</i>	<i>185</i>
CONCLUSION : QUELS SCENARIOS POUR LE FUTUR ?	186
I. Bilan	187
<i>1. Des pratiques d'entretien-réparation stéréotypées</i>	<i>187</i>
<i>2. Des coûts élevés</i>	<i>188</i>
<i>3. Une technologie encore mal appropriée</i>	<i>188</i>
<i>4. Des différences géographiques réelles mais limitées</i>	<i>188</i>
<i>5. La crise économique, facteur d'homogénéisation des pratiques</i>	<i>189</i>
II. Perspectives d'évolution du système d'entretien-réparation	189
<i>1. Scénario 0 : poursuite de la tendance actuelle</i>	<i>189</i>
1.1. Une situation économique et politique inchangée	189
1.2. Les dysfonctionnements du secteur de l'entretien-réparation perpétués	190
1.2.1. Une activité limitée	190

1.2.2. Le choix des pièces détachées	190
1.2.3. Des lois non respectées	191
2. Scénario 1 : évolution économique positive et durable	191
2.1. Scénario 1 : modification de la conjoncture bénéfique	192
2.1.1. Relance mondiale de l'économie	192
2.1.2. Des besoins en transport accrus, nécessitant l'entretien-réparation des véhicules	192
2.1.3. Des gains de productivité	192
2.2. Scénario 1 bis : une relance économique interne	193
2.2.1. Les raisons d'une relance économique interne	193
2.2.2. Une meilleure adéquation offre-demande de transport	193
2.2.3. Les conséquences pour le secteur de l'entretien-réparation	193
3. Scénario 2 : respect de l'Etat de droit et de la législation	194
3.1. Une corruption généralisée	194
3.2. Faire respecter les lois	194
3.3. Réduire la corruption dans le secteur du camionnage	195
4. Scénario 3 : des actions au sein du secteur de l'entretien-réparation	195
4.1. Changement des mentalités	196
4.2. Amélioration de la qualité de l'offre d'entretien-réparation	196
5. Scénario 4 : synthèse des scénarios	196
5.1. Une situation politique sans grande influence	197
5.2. Une conjoncture internationale positive ?	197
5.3. Des évolutions régionales importantes	197
5.4. Des actions menées par les professionnels du secteur	198
5.4.1. Savoir-faire, initiative et responsabilisation	198
5.4.2. Regroupement et solidarité professionnelle dans le secteur de l'entretien-réparation	199
6. Conclusion	199
III. Des éléments pour une politique en matière d'entretien-réparation	200
1. Faire respecter les réglementations	200
2. Une fiscalité adaptée	201
3. Valoriser les compétences	201
4. Disposer de données fiables	202
5. Vers une industrie locale des pièces détachées	203
6. Conclusion	203

IV. Des actions internes au secteur de l'entretien-réparation	203
<i>1. Des actions internes au secteur limitées</i>	<i>203</i>
<i>2. Des actions possibles</i>	<i>204</i>
<i>3. Conclusion</i>	<i>205</i>
V. Conclusion générale	206
ANNEXES	209